BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce **at Gdynia**

BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce **de Gdynia**

MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer **in Gdynia**

ROK V | GDYNIA 25 września 1936 r. | NR. 26

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Han dl. w Gdyni. — **Referat Prasowy**, ul. Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Gospodarcze archiwum świata w Hamburgu

Taka jest dumna nazwa instytucji naukowej, nastawionej, całkowicie na potrzeby życia gospodarczego i posiadającej istotnie tak szeroki rozmach, że jest znana ze swojej pożytecznej działalności daleko poza granicami Niemiec. Dosyć powiedzieć, że instytucja ta zatrudnia 130 osób, w tem przeszło 100 stałych płatnych funkcjonarjuszy, reszta w charakterze praktykantów, stypendystów i wolontarjuszy. Zasadniczem zadaniem Archiwum Hamburskiego jest dostarczenie życiu gospodarczemu informacyj odnośnie zmiennych i płynnych zjawisk bieżących, głównie na podstawie wycinków prasy codziennej i z czasopism gospodarczych. W porównaniu z działem wycinków, który absorbuje najwięcej pracowników, zajmuje najwięcej pomieszczenia i pociąga największe koszta — wszystkie inne działy, jak naprzykład bibljoteka, czytelnia lub wydawnictwa — stoją jakby na drugim planie. Należałoby instytucję hamburską raczej nazwać „Światowe Archiwum Wycinków" — oddałoby to bliżej treść jego zasadniczej pracy: — Wystarczy stwierdzić, że blisko 25 osób jest zajętych samem tylko czytaniem pism i odnotowywaniem artykułów przeznaczonych do wycięcia; trudno się dziwić: Archiwum bowiem otrzymuje 4275 czasopism i dzienników. Warto więc trochę bliżej przyjrzeć się tej pracy i zastanowić się o ile naśladowanie jej byłoby wskazane w naszych warunkach, szczególnie w związku z organizowaniem przez Instytut Bałtycki Gospodarczego Archiwum Morskiego w Gdyni.

Archiwum Hamburskie zostało założone na jesieni 1908 r. przez prof. dr. F. Stuhlmana doskonałego znawcę zagadnień kolonjalnych i początkowo istniało przy Hamburskim Instytucie Spraw Kolonjalnych. Obecnie dyrektorem Archiwum od paru lat jest p. Stiechel, nie naukowiec coprawda, ale sprężysty organizator, który większą część życia spędził w Ameryce Południowej i posiada bardzo bliskie stosunki z kołami handlowemi, żeglugowemi i przemysłowemi.

Umożliwienie mi zajrzenia we wszystkie szczegóły funkcjonowania Archiwum, jest już dla mnie bardzo pomocne w ustaleniu, w czem należy naśladować doświadczenia hamburskie — a czego unikać. Właśnie co do sporządzania wycinków mogłem się przekonać, że ten dział informacji ma swój walor i sens jedynie wtedy gdy wycinki są sporządzane w zakresie jaknajszerszym i tworzą po pewnym czasie tak ogromny zbiór, jak to jest w Hamburgu.

Ale trzeba też jednocześnie zdać sobie sprawę z tego, że nawet najzasobniejsza instytucja tego rodzaju na świecie jaką jest Archiwum Hamburskie literalnie ugina się pod podwójnym ciężarem fizycznej ilości nagromadzonych zbiorów a jednocześnie przerastającej ludzkie zdolności pamięci i orjentacji skomplikowanego i coraz bardziej komplikującego się labiryntu, haseł, indeksów i katalogów mających umożliwić odnalezienie najbardziej właściwego i potrzebnego materjału. Znowu kilka przykładów lepiej uzmysłowią całe zagadnienie.

Ilość gazet codziennie nadchodzących wynosiła w 1933 r. **145**, w ciągu ostatnich 2 lat wzrosła znacznie i wynosi obecnie **224**; najwięcej naturalnie pochodzi z Niemiec — (82) i z Europy — (171) są jednak dzienniki nad-

chodzące z najdalszych krajów — z południowej i środkowej Ameryki (21) z Azji i Australji (12), z Afryki (8). Znacznie więcej jest czasopism gospodarczych; tu też zaznacza się pewien wzrost: w 1933 otrzymywano 3594 czasopism, w 1935 już 4031; w tem 1233 pochodzi z Niemiec, 3001 z Europy (łącznie z Niemcami) reszta 1050 czasopism z pozostałych 4 kontynentów. Jeżeli chodzi o Polskę — jesteśmy reprezentowani obecnie 6 dziennikami i 64 czasopismami.

Naturalnie, nawet 25 osób stale zajętych tylko czytaniem pism całej tej powodzi pism nie jest w stanie przeglądnąć — to też do wycinków przeznaczone zostały tylko **150** pism najbardziej miarodajnych i wartościowych i z tego materjału zdobywa się dziennie około 1000 wycinków, tak że roczny dopływ wycinków do Archiwum wynosi 300 tysięcy. W obecnym stanie ogólny zbiór zbliża się do 5 miljonów i kierownictwo stoi wobec troski, które z wycinków dawnych należałoby zniszczyć, żeby nie utonąć w tej narastającej powodzi wiadomości, których wartość informacyjna już może być kwestjonowana. Dla zupełności obrotu należy dodać, że wycinki są naklejane na identyczne arkusze i przechowywane w osobnych identycznego wymiaru pudłach po 500 arkuszy w jednym. Dla systematycznego umieszczenia pudeł istnieje katalog zawierający 21000 haseł każde odpowiadające jednemu pudłu w tem blisko 11 tysięcy są ułożone wg krajów a reszta wg układu towarowego.

Operowanie takim skomplikowanym mechanizmem wymaga długiego doświadczenia i specjalnych kwalifikacyj pamięciowych, to też odnalezienie poszukiwanego materjału jest niemożliwe bez pomocy fachowego personelu — segregującego wycinki. Gdyby sobie wyobrazić ewentualność sabotażu (w obecnych warunkach zupełnie zresztą nieaktualną) lub jednorazowego przesunięcia do innej pracy personelu pomocniczego — Archiwum znalazłoby się przez długi czas w zupełnym impasie — tak bardzo daleko posunięto się w zróżniczkowaniu haseł, co zresztą jest niezbędne wobec obfitości materjału i jego różnorodności.

Zastanawiającem jest, że stałemu wzrostowi ilości nadchodzących pism i ogólnej ilości sporządzonych wycinków nie odpowiada jednak wzrost frekwencji osób korzystających — mianowicie ilość zapotrzebowań wycinków wynosiła w 1931 r. — 18.651, — w 1935 — 18.418. Daje to przeciętną dzienną — bo, dla określenia używalności tej najkosztowniejszej i największej imprezy. — Warto porównać tę cyfrę z podaną niżej cyfrą frekwencji bibljoteki i czytelni. — W okresie 1932 i 1933 zaznaczył się zapewne w związku z kryzysem nawet spadek zainteresowania Archiwum. Jeżeli chodzi o szczegóły daje się stwierdzić przerzucenie się zainteresowań z kartotek branżowych na kartoteki krajów — widocznie w związku ze wzrastającem poszukiwaniem rynków i rosnącemi trudnościami regulowania handlu w różnych krajach.

Po szczegółowem zaznajomieniu się z niezwykle skomplikowanym, bardzo przemyślnym systemem produkcji, sortowania, przechowywania i odnajdowania wycinków, sprawnie funkcjonującym jedynie zawdzięczając licznemu, wysoce kwalifikowanemu i doskonale zgranemu personelowi — przyszedłem do przekonania, że nie należy w tej dziedzinie naśladować nam w Gdyni wzoru Hamburskiego. Wydaje mi się osobiście, że tym samym kosztem a może i mniejszym dałoby się osiągnąć daleko lepsze wyniki przez systematyczną bibljografję piśmiennictwa gospodarczego i przechowywanie bardziej ograniczonej liczby pism, ale w kompletach nieuszkodzonych.

Wybór bowiem materjału jest zawsze podyktowany nastawieniem chwilowem czytającego, lub też tendencją przemijającą kierownika, wydającego instrukcje na co należy zwrócić uwagę. Jakże często zagadnienia wysuwane wczoraj na plan pierwszy przestają być aktualne — a właśnie stają się potrzebne opinje i fakty wczoraj lekceważone: — nie znajdziemy ich niestety w wycinkach i nigdzie, bo reszta pisma uległa zniszczeniu.

Pozatem jest jeszcze inny moment osłabiający walor wielu wycinków. Prasa w wielu krajach przestała być narzędziem oddziaływania na opinję niezależnych publicystów, ekonomistów i informatorów: nie tylko całe odłamy prasy, lecz prasa całego kraju ulega określonym wskazówkom i zgodnie z niemi pomija pewne fakty świadomie, inne celowe oświetla zgodnie z narzuconą tendencją. Nawet jak wiemy cyfry dotyczące obrotów portowych i wymiany międzynarodowej mogą być celowo modyfikowane dla uzyskania niezbędnego w danej chwili lokalnego efektu.

To też wydaje się nam, że niemniejszą wartość praktyczną należy przywiązać do 2 innych działów Hamburskiego Archiwum, traktowanych nie tak szczodro jak dział wycinków, — mianowicie bibljotekę oraz czytelnię czasopism. Z bibljoteki korzystało w 1935 r. dziennie przeciętnie 126 osób. — (ostatnie lata wykazują znaczny spadek ze 151 w 1931 na 120 w 1934). Czytelnia czasopism wykazuje znacznie wyższą frekwencję — w 1935 r. przeciętnie 316 osób dziennie, spadek w porównaniu do 1931 — (w którym przeciętna wynosiła 794 osoby) jeszcze większy — przeszło 50 proc. Pomimo tego spadku frekwencji jednak bibljoteka i czytelnia w ciągu roku styka się z klientami wielokrotnie częściej i bliżej niż dział wycinków.

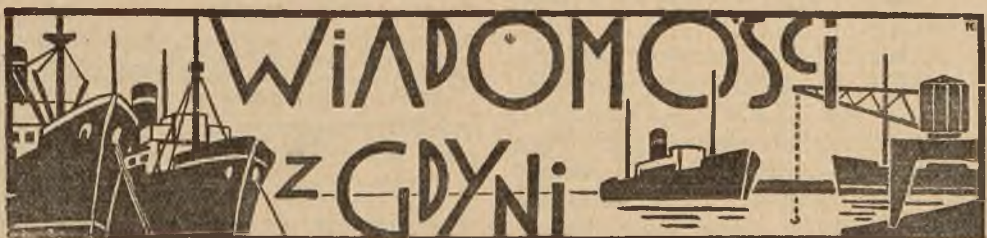
Trzeba na końcu podkreślić, że Bibljoteka Archiwum Hamburskiego od początku

była kompletowana pod kątem widzenia jej użyteczności dla sfer gospodarczych. Nie jest to księgozbiór zbyt obfity — liczy bowiem razem z oprawnemi czasopismami tylko 50 tys. tomów i ze 20 tysięcy broszur i teczek z odbitkami. Wartość jego jednak podnosi odpowiedni dobór wydawnictw. Naprzykład jeden z działów bibljoteki stanowi zbiór wszelkiego rodzaju informatorów, podzielony na poszczególne branże i na różne terytorja — razem przeszło 2000 tomów — jedyny w tym rodzaju w całych Niemczech.

Wyjątkowem ułatwieniem są też pierwszorzędnie zestawione katalogi, a wielką atrakcją jest centralny katalog wszystkich księgozbiorów treści gospodarczej w Hamburgu, przyczem główną interesującą cechą imprezy jest nie tylko to, że się człowiek dowiaduje, gdzie dane wydawnictwo można znaleźć, ale i to, że książkę, która jest potrzebna — Archiwum Hamburskie natychmiast do swojej czytelni może sprowadzić bez żadnych kosztów dla czytelnika.

Z tych urządzeń Hamburskich jak też może szczególnie z tak bardzo odwiedzanej czytelni czasopism musimy brać w Gdyni przykład — szczególnie wobec braku publicznej bibljoteki i konieczności łatania potrzeb innemi sposobami. To też jeżeli chodzi o nasze warunki to zaspokojenie najpilniejszych potrzeb w dziedzinie księgozbioru fachowego i czytelni czasopism wysuwa się na pierwszy plan.

Dr Józef Borowik



KONFERENCJA ZE ZWIĄZKIEM KORPORACYJ MŁYNÓW GOSPODARCZYCH NA WOJEWÓDZTWO POMORSKIE.

W celu bezpośredniego zaznajomienia się z sytuacją i postulatami Młynów Gospodarczych na Pomorzu, Izba Przemysłowo Handlowa odbyła w dniu 18 bm. z Zarządem i delegatami Związku Korporacyj Młynów Gospodarczych na Województwo Pomorskie, konferencję pod przewodnictwem Dyrektora Izby p. dr. Józefa Kulikowskiego.

Podczas konferencji tej obszernie omówione zostały najważniejsze zagadnienia z dziedziny podatkowej z uwzględnieniem specjalnego położenia w tej dziedzinie młynów gospodarczych, a więc przedewszystkiem sprawa świadectw przemysłowych i podatku obrotowego, który młyny gospodarcze w pewnych wypadkach opłacają dwukrotnie. — Przechodząc do spraw natury organizacyjnej omówiono sprawę kształcenia uczni młynarskich i przymusowej organizacji młynarkiej. Wreszcie poruszono sprawy taryf kolejowych na transport koksu, unormowanie cen przemiałowych oraz składnic wymiany.

Postulaty, jakie wyłoniły się w czasie dyskusji nad wszystkiemi wyżej wymienionemi sprawami, będą szczegółowo opracowane przez Izbę Przemysłowo Handlową w Gdyni i przedstawione odpowiednim czynnikom miarodajnym. —

PRZENIESIENIE BIURA IZBY DO NOWEGO LOKALU.

Z dniem 1 października Biura Izby naszej przeniesione zostają do nowego lokalu przy ulicy 10 Lutego 24 dom Z. U. S. II piętro.

W związku z tem w dniu 30 września biura Izby czynne nie będą, zaś w dniu 1 października praca odbywać się będzie od godziny 10-ej do 15-ej.

W nowym lokalu zainstalowana została centrala telefoniczna pod numerem 39-31. Wszystkie dotychczasowe numery telefonów Izby stają się w związku z tem nieaktualne.

DZIAŁALNOŚĆ POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W SIERPNIU.

Przewozy towarowe na statkach polskiej floty handlowej w sierpniu b. roku wyraziły się liczbą 124.607 ton metrycznych i 20 koni, wobec 116.766 ton w sierpniu 1935 r. i 97.773 t. w sierpniu 1934 roku. Z tego było towarów wywozowych 89.401 t. (VIII. 1935: 88.550 t.), towarów przywozowych 34.890 t. (VIII. 1935: 25.568 t.) i towarów tranzytowych 316 ton (VIII. 1935: 648 ton). Liczby wskazują na wzrost ogólny przewozów, przypadający właściwie na przewozy importowe, w porównaniu z odpowiednim miesiącem ub. roku. Wzrost przewozów importowych zawdzięcza się tym razem nasileniu przywozu we wszystkich trzech towarzystwach linjowej żeglugi: wzrost ten nie objął trampy Żeglugi Polskiej, to też sierpień br. można scharakteryzować jako miesiąc wzrostu importu linjowego — objawu bardzo ciekawego i w tak czystej formie przedtem nienotowanego.

Żegluga Polska z ogólnych przewozów przewiozła 70.731 ton, wobec 65.476 t. w sierpniu ub. roku, w tem 40.322 t. w wywozie

(VII. 1935: 39.719 t.), 30.093 t. w przywozie (25.109 t. w VIII. 1935), oraz 316 t. w tranzycie (VIII. 1935: 648 t.) Niemal cały więc wzrost przewozów względem odpowiedniego miesiąca ub. roku przypada w Żegludze Polskiej S. A. na przewozy importowe.

Linje regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 27.576 ton towarów wobec 16.562 t. w sierpniu ub. roku, przewyższając wzrostem swych przewozów bardzo znacznie zmniejszenie przewozów na trampach. Wypada zaznaczyć, że na ten wynik wpłynęło częściowo przeniesienie statystyczne s/s „Wisły" do grupy przewozów linjowych.

Eksportowych ładunków linje regularne Żeglugi Polskiej przewiozły 16.898 ton (VIII. 1935: 10.384 ton), importowych 10.362 ton (VIII. 1935: 5.530 t.), tranzytowych 316 ton (VIII. 1935: 648 ton).

Trampy Żeglugi Polskiej przewiozły ogółem 43.155 ton (VIII. 35: 48.964 ton), w tem ładunków eksportowych 23.424 t. (VIII. 1935: 29.335 ton). Eksport ten składał się z 15.999 t. węgla. 4.600 t. koksu i 2.825 t. kainitu. wobec 23.685 t. węgla, 500 t. koksu i 5.100 t. soli potasowych w sierpniu 1935. Osłabienie eksportu masowych towarów na trampach, jak widać nie objęło koksu, dla wywozu którego trwała konjunktura.

Przywozu na trampach było 19.731 ton (VIII. 1935: 19.579 ton) w tem 14.131 ton rudy i 5.600 ton tomasyny, wobec 11.179 ton rudy i 8.400 ton tomasyny w sierpniu ub. roku.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły ogółem 8.767 ton towarów i 20 koni wobec 10.180 ton i 49 koni w sierpniu ub. roku.

Znamienne jest, że przy osłabieniu przewozów całkowitych względem odpowiedniego miesiąca ub. roku import na statkach Polbritu wzrósł dość znacznie: z 1.739 t. w VIII. 35 r. na 2.289 t. w sierpniu br. Eksportowe przewozy zmniejszyły się z 8.207 t. i 49 koni na 6.478 t. i 20 koni. Eksport do Hull wyniósł 3.394 t. i 10 koni, w tem 1.880 t. i 10 koni przez Gdynię i 1.514 t. przez Gdańsk: eksport do Londynu — 3.063 t. i 10 koni, w tem 2.784 ton i 10 koni przez Gdynię i 279 ton przez Gdańsk. Import z Hull był niemal rekordowo duży, licząc 1.580 t., w tem 1.381 t. przez Gdynię i 199 ton przez Gdańsk. Import z Londynu wyniósł 688 ton, w tem przez Gdynię 591 ton i przez Gdańsk 97 ton.

Linja Gdynia — Havre statku dwutygodniowego „Warszawa" figuruje w powyższych liczbach dla przewozów wywozowych i przywozowych Polbritu z 21 ton w wywozie i tyleż w przywozie. Linja ta służy głównie przewozowi pasażerów i w szczególności emigrantów.

Gdynia — Ameryka Linje Żeglugowe S. A. ujawniła największy wzrost przewozów pasażerów i towarów. Na linji północno-atlantyckiej towarzystwo miało dwa przyjazdy i trzy odjazdy — liczbę rekordową nawet dla ożywionego letniego miesiąca, wobec jednego odjazdu i jednego przyjazdu w sierpniu ub. roku. Wycieczki na statkach oceanicznych towarzystwa miały aż 7 odjazdów (coprawda wszystkie do portów Bałtyku) i 6 przyjazdów, wobec 4 wycieczek, częściowo dalszych w sierpniu ub. roku. Doświadczenie wykazało, że bliskie wycieczki w sezonie letnim na transatlantykach linij, stanowiących ostatnie słowo wygód i techniki okrętowej, mają powodzenie nawet u najbardziej lądowo usposobionej publiczności. Przypuszczać więc należy, że bliskie wycieczki w sezonie letnim na tych wielkich jednostkach będą się cieszyły coraz większem powodzeniem.

Na linji Południowo-Amerykańskiej, która rok temu jeszcze nie istniała, był jeden przyjazd. W wyniku, nie licząc wycieczek, statki G. A. L. Ż. przewiozły 1.897 pasażerów i 5.308 ton towarów w sierpniu bież. roku wobec 857 pasażerów i 1.594 ton towarów w sierpniu ub. roku.

Linja północno - amerykańska Towarzystwa przewiozła 1.815 pasażerów i 3.508 t. towarów, oraz pocztę (VIII. 1935: 857 pasaż. i 1.594 t. towarów), w sierpniu 1934 towarów przewieziono zaledwie 429 t., z czego widać, jak znacznie rozwija się ruch towarowy tej linji.

Na wyjściu z Gdyni było na północno-atlantyckiej linji 1.026 pasażerów i 2.800 ton towarów (VIII. 1935: 334 pas. i 1.108 t. tow.), na wejściu do Gdyni — 789 pas. i 708 t. towarów (VIII. 1935: 222 pas. i 486 t. towarów). Dla linji północno-atlantyckiej tego towarzystwa charakterystyczny jest, przy wzroście również przewozów importowych systematyczny i szybki wzrost przewozów eksportowych, co jest najlepszą wróżbą dla linji, świadcząc również o wzroście jej znaczenia dla ogólnej ekonomiki Rzeczypospolitej.

Na linji południowo-atlantyckiej s/s Pułaski przywiózł 1.800 t. towarów i 82 pasażerów. W ruchu wyjściowym linja ta zabiera każdorazowo około 900 emigrantów i znaczną ilość towarów. Linja jest utrzymywaną obok statków G. A. L. Ż. jednym statkiem Żeglugi Polskiej i jednym do 2-ch w miesiącu odjazdami statków charterowanych, wobec czego ilość odjazdów do Południowej Ameryki systematycznie się zwiększa.

Statki Polsko - Skandynawskiego Tow. Transportowego (Polskarob) wykonały w miesiącu sprawozdawczym 14 podróży i przewiozły 39.801 ton węgla wobec tyluż podróży i 39.516 t. węgla wywiezionego w sierpniu ub. roku. Statki wywiozły węgiel do Szwecji (30.833,5 t.), do Norwegji (3.150 t.), do Belgji (5.817,5 t.) Odwiedzono porty: Göteborg 6 razy, Gävle 2-krotnie, oraz Oxelösund, Slite, Slemmestad, Stockholm, Zeebrügge i Ostendę.

ROZWÓJ KOMUNIKACJI LOTNICZEJ NA LINJI WARSZAWA — GDYNIA.

Rozwój komunikacji lotniczej na linji Warszawa — Gdynia i z powrotem postępuje stale naprzód ze względu na to, że jest to najszybszy, a w rezultacie najtańszy środek lokomocji.

Linja ta do końca zeszłego roku korzystała z lotniska w Gdańsku (Wrzeszcz) i dopiero od kwietnia rb. przeniesiona została na świeżo wykończone lotnisko w Gdyni (Rumja).

Zilustrujemy pracę tej linji za okres ostatnich dwu lat.

Liczba lotów projektowanych i wykonanych oraz liczby, przebytych kilometrów loksodromicznych przedstawia się następująco:

Warszawa — Gdynia (Gdańsk)

Rok miesiąc	Lotów do wykonania	Lotów wykonano	Lotów % wykonania	Przebyto 1000 km loks.
1935				
I	linja nieczynna			
II				
III				
IV				
V	31	30	96,8	9,5
VI	32	32	100,0	10,7
VII	31	31	100,0	10,4
VIII	31	31	100,0	10,4
IX	30	30	100,0	10,1
X	31	31	100,0	10,4
XI	15	15	100,0	5,0
XII	linje nieczynne			
1935 ogółem	**201**	**200**	**99,5**	**66,5**
1936				
I	linja nieczynna			
II				
III				
IV	12	12	100,0	4,0
V	31	31	100,0	10,4
VI	30	30	100,0	9,9
1/2 r. 1936 ogółem	**73**	**73**	**100,0**	**24,3**

Gdynia (Gdańsk) — Warszawa

Rok	Lotów do wykonania	Lotów wykonano	Lotów % wykonania	Przebyto 1000 km loks
(w okresie od połowy listopada do połowy kwietnia linja nieczynna)				
1935 ogółem	**199**	**197**	**99,0**	**65,5**
1/2 r. 1936 ogółem	**73**	**73**	**100.0**	**24,4**

Z zestawień widzimy niemal 100% regularność lotów, co dla komunikacji lotniczej stanowi bardzo poważny plus.

Przejdźmy do pracy linji Warszawa — Gdynia, która wyraża się liczbą przewiezionych pasażerów oraz ilością przewiezionych ładunków.

Poniżej zestawienie pracy linji w obu kierunkach:

Warszawa — Gdynia (Gdańsk).

Rok miesiąc	przewieziono pasażerów	bagażu (w kilogramach)	towarów (w kilogramach)	poczty (w kilogramach)	gazet (w kilogramach)
1935					
V	87	640	295	9	474
VI	173	1,756	529	8	442
VII	235	2,926	346	13	2,425
VIII	188	2,056	374	28	2,236
IX	141	1,277	294	25	1,252
X	84	705	288	32	308
XI	74	367	63	14	93
1935 ogółem	**955**	**9,727**	**2,189**	**129**	**7,230**
1936					
IV	51	451	529	28	329
V	238	2,233	1,650	74	2,520
VI	346	3,968	1,232	92	1,873
1/2 r. 1936 ogółem	**635**	**6,652**	**3,412**	**194**	**4,722**

Gdynia (Gdańsk) — Warszawa.

Rok miesiąc	przewieziono pasażerów	bagażu (w kilogramach)	towarów (w kilogramach)	poczty (w kilogramach)	gazet (w kilogramach)
1935					
V	66	356	2	299	—
VI	115	1,122	24	339	—
VII	181	1,774	43	392	—
VIII	199	2,298	191	391	—
IX	111	1,001	112	431	—
X	61	669	30	324	—
XI	22	108	201	101	—
1935 ogółem	**755**	**7,328**	**603**	**2,273**	—
1936					
IV	30	259	674	8	—
V	167	1,059	663	348	—
VI	251	2,064	1,070	369	—
1/2 r. 1936 ogółem	**488**	**3,382**	**2,407**	**724**	—

Jak z zestawień widzimy, praca „Lotu" jest bardzo poważna, szczególnie, jeżeli uwzględnimy, że prócz pasażerów samoloty przewożą towary i pocztę.

Dla dania całości obrazu warunków pracy linij lotniczych na odcinku Warszawa — Gdynia, warto przedstawić w jakim stopniu samoloty są wykorzystywane. Daje to nam zestawienie %% stosunku wykorzystania zaoferowanych przez linje ton/km.

Wykorzystanie zaofiarowanych ton/km

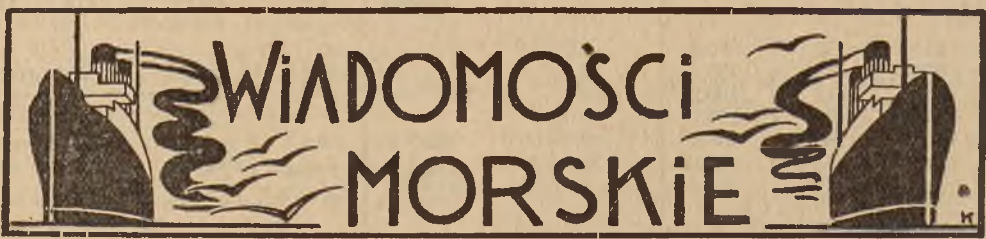
% wykorzystania Warszawa - Gdynia	Rok miesiąc	% wykorzystania Gdynia - Warszawa
	1935	
65	V	47
53	VI	38
78	VII	53
65	VIII	62
47	IX	36
27	X	20
30	XI	15
53	**Średnio 1935**	**40**
	1936	
41	IV	41
72	V	43
74	VI	51
68	**Średnio 1936**	**44**

Cyfry te dają obraz, że jednak mimo regularności i stałego rozwoju lotnictwa na linji Warszawa — Gdynia, nie jest ono dostatecznie wykorzystane. W porównaniu jednak do wykorzystania innych linij, omawiana linja stoi na czele. Dla przykładu podamy, że % % wykorzystanie za pół roku 1936 na poszczególnych linjach przedstawia się następująco: Warszawa — Gdynia — 68%, Warszawa — Poznań — 40%, Warszawa—Katowice — 62%, Warszawa — Kraków — 53%, Warszawa — Lwów — 61%. *B. P.*

OTWARCIE W PORCIE ŚWIETLICY DLA ROBOTNIKÓW FIRMY „POLSKAROB"

W dniu 20 września br. w południe odbyło się poświęcenie i otwarcie świetlicy dla robotników firmy „Polskarob". Świetlica ta mieści się na molo węglowem przy nabrz. Szwedzkiem; wnętrzne jej urządzone jest bardzo estetycznie w stylu zakopiańskim. — Przy świetlicy, w tym samym budynku znajdują się rozbieralnie, umywalnie i natryski.

Należy podkreślić z uznaniem inicjatywę f-y. „Polskarob" przez uruchomienie tak kulturalnej i pożytecznej placówki dla robotników firmy.



POLITYKA ŻEGLUGOWA TRZECIEJ RZESZY.

Jak już podawaliśmy, ożywienie wymiany towarowej pomiędzy Europą a Ameryką Południową, znakomicie dające się odczuć w hamburskich kołach żeglugowych i ekspedycyjnych, wywołało prąd opinji niemieckiej przeciwny przeprowadzanej obecnie w Niemczech linji etatyzacji żeglugi.

Okazało się, że zetatyzowana żegluga na odcinkach rozwijającego się „boomu" żeglugowego nie jest w stanie wykorzystać konjunktury i stanowi również w tej konjunkturze przeszkodę dla owocnej, przynoszącej zyski inicjatywy ekspedycji morskiej.

Obecnie jesteśmy świadkami cofnięcia się Niemiec z pozycji etatystycznej na odcinku linjowej żeglugi do Ameryki Południowej. Oddawna krążące pogłoski o reorganizacji towarzystwa żeglugowego Hamburg - Süd znalazły wreszcie realne potwierdzenie i zakończenie w przejściu towarzystwa w prywatne ręce.

W ostatnim czasie rząd Niemiec miał udział 8 miljonów marek na 10 miljonów RM całego kapitału akcyjnego Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahtsgesellschaft. Teraz osiem miljonów RM rządowego udziału przejęły trzy banki prywatne, na czele z Vereinsbank w Hamburgu.

Urzędowo w Niemczech się mówi o tem, że udział rządu w kapitale Hamburg-Süd był czasowy i że taką samą reorganizację, z powrotem prywatnych kapitałów, już przeszły Deutsche Levante Linie A. G. Hamburg i Atlas Levante Linie A. G. Brema. Te argumenty tylko potwierdzają niejednolitość tendencji w polityce żeglugowej Niemiec.

W obu bowiem głównych przedsiębiorstwach — Hapagu i Norddeutscher Lloydu przeważa linja etatyzacji i wyeliminowanie banków; przeciwnie w wymienionych średnich przedsiębiorstwach na odcinkach opłacalnych zaznacza się decentralizacja, angażowanie banków i zachęcanie prywatnego kapitału.

Te rozbieżności i wahania, na dobrze w Niemczech gospodarczo rozwiniętem polu żeglugi i ekspedycji morskiej pozwalają wysnuć takie ogólne wnioski: gdy na pewnym odcinku żeglugowym zaczyna pulsować życie etatyzm winien ustępować miejsca prywatnym kapitałom i organizacyjnej i pośredniczącej roli banków, o ile ten etatyzm zdecydowany jest wykorzystać konjunkturę i woli dać społeczeństwu w pełnej możliwej mierze „zarobić", zamiast zbierać okruchy, w razie pozostawienia na odcinku aparatury etatystycznej.

A skoro tak, to i tendencje etatystyczne w dwu głównych towarzystwach żeglugowych Niemiec jak i krytyka roli banków w żegludze nie zawierają w sobie nic zasadniczego, wypływając jedynie ze słabej sytuacji finansowej tych głównych towarzystw żeglugi, których nie można odetatyzować ze względu na interes państwa (renomowe linje, konkurencja bander, etc.) Jak wiadomo Niemcy otwarcie wypowiadają się przeciwko subwencjom: na podstawie powyższego uwypukla się rola bezdochodowych z etatyzowanych przedsiębiorstw żeglugi w Niemczech jako ekwiwalent linij subwencjonowanych innych państw morskich. Zaczynają się jednak pojawiać jawnie nie subwencjonowane mniejsze przedsiębiorstwa — w czem widać lepsze przystosowanie się Niemiec do ogólnej, polepszającej się konjunktury w żegludze międzynarodowej oraz chętny nawrót do prywatno - kapitalistycznych zasad organizacyjnych i handlowych w żegludze morskiej.

O FRACHTOWANIU STATKÓW DO HISZPANJI.

Northern Shipowners Association wypuściła okólnik, dotyczący frachtowania statków do portów Hiszpanji, który ze względu na swą treść interesować może nietylko armatorów lecz również i interesantów frachtu i ładunku. Oto treść tego okólnika:

„Napływają zapytania od armatorów, których statki miałyby ładować lub wyładowywać w portach hiszpańskich, czy chartery (umowy frachtowe) mogą być umorzone jeśli podróż jeszcze nie została rozpoczęta i czy wolno odmówić odjazdu tylko przed wystawieniem, czy też po wystawieniu konosamentów, czy można się wzbraniać wieźć towar do portu przeznaczenia, inne zapytania dotyczą pewności, zapłaty frachtu itd.

W sprawach tych niezmiernie trudno odpowiadać, gdyż jest zbyt dużo rozbieżnych informacyj dotyczących obecnej sytuacji w Hiszpanji. Można jednakże odpowiedzieć, że naogół nie ma się prawa do umorzenia charteru, jeśli statek został zacharterowany na ładowanie lub wyładunek w porcie hiszpańskim. Przedewszystkiem w większości wypadków niemożliwe jest dokładnie określić, jakiego kraju prawodawstwo ma być zastosowane w dyspucie powstałej na temat, czy takie umorzenie jest usprawiedliwione czy też nie. Prócz tego w sprawach anulowania kontraktów prawo różnych krajów posiada rozbieżne przepisy prawne.

W standardowej formie kontraktu, stosowanego zazwyczaj, niema żadnego ogólnego przepisu o unieważnieniu, wobec czego wypada wprowadzać specjalne klauzule jeśli strony mają otrzymać prawo anulowania kontraktu.

Innem ciekawem zagadnieniem są trudności związane ze ściąganiem frachtów za podróże statków do Hiszpanji. Nawet, gdy wyładunek wykonywany jest względnie normalnie, doświadczenie wskazało, że niemożliwością jest uzyskanie prawa zastawu na ładunku z tytułu należności za fracht, gdyż w większości miast hiszpańskich, sądy publicznego prawa cywilnego nie funkcjonują, wobec czego niemożliwe jest obecnie na drodze wyroku sądowego pokryć prawem zastawu ładunek z tytułu należności za fracht.

Chociażby ta reguła nawet nie miała zastosowania do wszystkich hiszpańskich portów — lecz jeśli armator ma odwagę w obecnych warunkach wysłania swego statku do Hiszpanji, byłoby nadzwyczaj rozsądnem żądać opłacenia frachtów z góry.

Takich wypadków, związek rozpatrywał sporo i uważa za właściwe ostrzec armatorów, mimo warunków zawartych w charter party unikać zawijania do portów Hiszpanji do czasu zawarcia porozumienia co do przedpłaty frachtów.

Oczywista, że w takich wypadkach armatorzy żądają znacznie więcej aniżeli wykonać powinni frachtujący i odbiorcy według postanowień umowy frachtowej, lecz z innej strony należy podkreślić, że mamy tu wypadek siły wyższej, który upoważnia armatorów do odmowy zezwolenia wyładowywać z ich statków, aż do czasu, gdy pewność zapłaty frachtowej należności została zabezpieczona.

Jest zasadniczem postanowieniem wszystkich umów frachtowych na przewóz, że armator ma prawo zastawu na ładunku z tytułu pretensyj zapłaty za dany przewóz; jeśli możliwość wykonania tego prawa zabezpieczenia znikła w hiszpańskich portach, to tak zasadniczy warunek wykonania kontraktu został usunięty, że armator musi mieć prawo wyznaczyć nowe warunki. Było już dotąd wiele przykładów powodzenia armatorów w przeforsowaniu przedpłaty frachtu.

Już niejednokrotnie podkreślaliśmy, że warunki wy- i załadowania w portach Hiszpanji zmieniają się z dnia na dzień. Naogół stwierdzić można, że te warunki są nadzwyczaj skomplikowane i że najrozsądniej jest namyśleć się i zabezpieczyć się wszechstronnie nim się wyśle statek do Hiszpanji".

SPRAWA ZAMROŻONYCH NALEŻNOŚCI W NIEMCZECH.

W porozumieniu z Komisją Rządowej Kontroli Obrotu towarowego polsko-niemieckiego Związek Izb Przemysłowo - Handlowych przystąpił obecnie do rejestrowania należności eksporterów polskich, zamrożonych w Niemczech z tytułu dostaw towarowych, dokonanych poza clearingiem polsko - niemieckim, prowadzonym przez Polskie Towarzystwo Handlu Kompensacyjnego.

Zgłoszenie należności winno nastąpić na specjalnych formularzach, rozesłanych w drodze ankiety, które zainteresowani mogą dostać w biurze Związku Izb Przemysłowo-Handlowych w Warszawie lub w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni oraz jej ekspozyturze w Bydgoszczy.

Ostateczny termin zgłoszenia należności zamrożonych upływa z dniem 5 października 1936 roku.

Obecna akcja rejestracji zamrożeń ma na celu zaktualizowanie danych, które Związek Izb zebrał w ankietach, przeprowadzonych uprzednio, a które jako przestarzałe, nie mogą być obecnie użyte przy dokonywaniu ewentualnych odmrożeń.

MOŻLIWOŚCI ROZWOJU STOSUNKÓW HANDLOWYCH POMIĘDZY POLSKĄ A PORTUGALJĄ.

W dniach 14 i 15 września rb. bawił w Gdyni Minister pełnomocny i poseł nadzwyczajny R. P. przy rządzie portugalskim p. Tadeusz Romer. W czasie pobytu Pana Ministra w Gdyni została zwołana przez naszą Izbę konferencja przedstawicieli sfer gospodarczych Pomorza, zainteresowanych w stosunkach handlowych i komunikacyjnych z Portugalją. Konferencji przewodniczył p. Dyrektor Rummel.

P. Minister Romer udzielał zainteresowanym wyjaśnień, dotyczących możliwości i warunków handlu z Portugalją, podkreślając na wstępie, że wojna domowa toczące się w Hiszpanji nie może mieć większego wpływu na stosunki z Portugalją, gdzie sytuacja pod względem politycznym i gospodarczym jest ustabilizowana. Gospodarka budżetowa w Portugalji jest dobra (mocna waluta) i administracja uporządkowana. Dlatego obawy, wyrażane niejednokrotnie ze strony sfer kupieckich odnośnie Portugalji są nieusprawiedliwione.

Portugalja jest rynkiem bardzo chłonnym, brak zaś reglamentacji dewizowej i towarowej stawia ją w rzędzie rynków stosunkowo łatwych. Portugalja, jako kraj o chachakterze rolniczym, nadaje się szczególnie do ekspansji eksportowej w zakresie fabrykatów. Istnieje wprawdzie silna konkurencja ze strony Anglji, Belgji, Szwajcarji i Niemiec, niemniej jednak polski przemysł będzie mógł przy usilnych staraniach zdobyć poczesne miejsce w eksporcie.

Duże widoki w zakresie eksportu posiadają również artykuły rolnicze, jak ziemniaki, fasola, grzyby, nasiona pastewne etc. pozatem istnieją możliwości wywozu szynek w puszkach.

Najważniejsze pozycje w eksporcie z Polski do Portugalji zajmuje dziś drzewo i przetwory drzewne (kloce, klepki obrobione, dykta), żelazo, rury, drut, biel cynkowa, siarczan amonu, chlorek potasu i ostatnio ziemniaki. Import jest stosunkowo mało zróżniczkowany, gdyż Polska przywozi z Portugalji w poważniejszych ilościach tylko: drzewo korkowe, sardynki, kalafonję, owoce południowe i tytoń. Istnieją możliwości znacznego zwiększenia przywozu w zakresie owoców południowych.

Dążenie do uzyskania na rzecz Polski zbyt wysokiego salda handlowego dodatniego może, zdaniem Pana Ministra. wywołać zarządzenia retorsyjne.

Bardzo ważną sprawą, którą poruszył Pan Minister, była sprawa usprawnienia transportu do portów portugalskich z Polski. Istnieje dotąd tylko jedna regularna linja, łącząca bezpośrednio Gdynię z Portugalją; jest to linja niemiecka (Oldenburg — Portug.) Przewóz tą linją trwa bardzo długo — do 3-ch tygodni, gdyż okręty tej linji zachodzą po drodze do innych portów europejskich. Uruchomienie stałej bezpośredniej szybkiej komunikacji jest niezbędne i powinno być, zdaniem Pana Ministra Romera, wkrótce zainicjowane, przyczyni się to niewątpliwie do wzmożenia wymiany handlowej między Polską i Portugalją.

MOŻLIWOŚCI DOSTAW WYROBÓW DREWNIANYCH DO ALGERU.

Firmy algerskie interesują się przywozem z Polski szczypców drewnianych do wieszania bielizny. Ceny rynkowe wynoszą za 1 gros szczypców sprężynowych (sprężyna o 7 skrętach), po ocleniu fr. fr. 2,75. Stawki celne pobierane są od wagi i wynoszą (poz. 603 quater tar. franc.) 56 fr. od 100 kg brutto plus 2 fr. za 1 kg opakowania. Jako opakowanie służą pudła kartonowe lub drewniane z dwiema metalowemi opaskami o zawartości 25 pudełek, każde po 1 grosie.

Zwyczajowo przyjęta jest zapłata po przedłożeniu dokumentów załadowania. — Przywóz szczypców drewnianych nie podlega ograniczeniom.

Konsulat R. P. w Algerze.

IMPORT SZCZECINY W BRAZYLJI.

Brazylja importuje z zagranicy szczecinę głównie z Niemiec, które dostarczają szczeciny do wyrobu szczotek i szczoteczek do zębów.

Przywóz w r. 1935 kształtował się następująco:

Niemcy	13.899 kg	1.416.856	milrejsów
Chiny	1.547 kg	79.602	„
Anglja	513 kg	26.835	„
Japonja	143 kg	6.118	„
Razem	16.102 kg	1.529.411	milrejsów

Importerzy brazylijscy interesują się przywozem z Polski. W związku z tem eksporterzy polscy winni składać oferty. Cło na szczecinę nie jest wysokie.

WADLIWE OPAKOWANIE TOWARÓW POLSKICH.

Poniżej zamieszczamy uwagi Konsulatu R. P. w Amsterdamie zaczerpnięte z obserwacyj i badań przeprowadzonych na rynku, jak również z uwag importerów holenderskich na temat wad i usterek w opakowaniach towarów polskich dostarczanych na rynek holenderski.

Opakowanie niektórych towarów jest za masywne, używane są bowiem grube deski, zbijane zbyt dużemi gwoździami, co powoduje podrożenie frachtów z jednej strony, z drugiej zaś stosowanie wielkich gwoździ i nieraz w zbyt dużej ilości wywołuje uszkadzanie towaru. Objawy takie zauważono przy wielu artykułach masowych, gdzie transport wynosi niejednokrotnie więcej niż wartość towaru.

Przy dostawach papieru tara wynosi przeciętnie około 12% wagi, podczas gdy w Holandji oblicza się przy papierze tarę w wysokości 8% wagi. Przy dostawach przędzy wełnianej waga skrzyń podnosi również znacznie wagę przesyłek. W niektórych wypadkach stwierdzono wagę brutto 450 kg, podczas gdy waga netto wynosiła 400 kg.

Natomiast przy wielu towarach opakowanie jest zbyt słabe, tak, że towar nie może wytrzymać transportu. Przytoczyć można jako przykład beczki ze smołą, które są niedostatecznie wytrzymałe, podczas gdy analogiczne dostawy z Z. S. R. R. przychodzą w mocnych i szczelnych beczkach. Nasiona i makuchy opakowywane są niejednokrotnie w stare worki, które podczas transportu rwą się i dziurawią, przez co towar nadchodzi z brakami i powoduje reklamacje odbiorców.

Przy niektórych przesyłkach dykt stwierdzono niewłaściwe ich zabezpieczenie. Wiązane są one drutami, które kaleczą powierzchnię płyt. Konfekcja polska pakowana jest z reguły w kartonowe pudła, zbyt cienkie i lekkie, tak. że towar nadchodzi zmięty, brudny i poplamiony, a często stwierdzono brak towaru wskutek kradzieży.

Należy zwrócić również uwagę na możliwe ułatwianie manipulacji odbioru. Jeżeli bowiem waga jednostkowa przesyłki jest zbyt duża, następują trudności z jej wyładowaniem i transportem na miejsce przeznaczenia. Zbyt wysoka waga powoduje pozatem wzrost kosztu wyładowania (np. przy przędzy, workach z nasionami, o ile przekraczają 50 kg i in.)

Znakowanie przesyłek jest bardzo wadliwe. Zdarza się często, że przesyłki są znakowane nie przez szablon, lecz ręcznie, a co gorsza występują często błędy ortograficzne. Na sprawę należytego znakowania winny zwracać uwagę zarówno firmy, jak i towarzystwa spedycyjne i okrętowe, przyjmujące przesyłki. Etykiety nalepiane na workach i pakach ulegają często uszkodzeniu, bądź w zupełności odpadają, przez co nie można nieraz znaleźć, do jakiego adresata są przeznaczone. Wskazanem byłoby nie stosować etykiet, a jedynie napisy należycie malowane.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P.I.E. W OKRESIE OD 17 DO 27 SIERPNIA 1936 R.

AUSTRALJA. Rachunki za towary podlegające ograniczeniom wwozowym ustanowionym dla towarów niebrytyjskich winny nosić wzmiankę o kraju pochodzenia.

BELGJA. W związku z wykonaniem umowy belgijsko-włoskiej z 11. XII. 35 wprowadzony został z dn. 31 lipca br. przy imporcie kilkudziesięciu towarów obowiązek dołączania świadectw pochodzenia. Wśród towarów tych figurują niektóre jarzyny, karbid, sole wapienne, opony i dętki, oraz szereg innych.

BRAZYLJA. Przemysł chemiczny domaga się podwyżki cła na niektóre wytwory zawierające chlor.

CHILE. Jak wiadomo wprowadzony został zakaz przywozu artykułów luksusowych oraz wprowadzony został kurs wymienny Ł w wys. 130,50 peso oraz dol. na 26 peso. Pozwolenia przywozu są udzielane wtedy, jeżeli wpłata następuje według wskazanego kursu. Obecnie jednak dopuszczane są wpłaty odrazu w dewizach, pochodzących z t. zw. zasobów własnych importerów, a nabywanych zwykle na czarnej giełdzie.

Ogłoszono wyjaśnienia taryfikacyjne dotyczące kilkudziesięciu artykułów.

W myśl dekretu ogłoszonego 20 lipca b. r. uległo zmianie cło na rury miedziane, naboje myśliwskie oraz na paleniska kowalskie.

CHINY. Ogłoszone zostały przepisy i znakowaniu i numerowaniu towarów importowanych. Będą one ściśle stosowane z dn. 12 października br.

DANJA. Utworzony został przez Izby handlowe specjalny urząd rozrachunkowy dla wymiany pozwoleń walutowych na wyroby żelazne. Dotychczasowy

system przydziału pozwoleń na wszelkie towary wywoływał niezadowolenie importerów, którzy usiłowali zmienić go na bardziej korzystny. Jest to pierwsza próba zmiany systemu uzyskiwania pozwoleń.

Obowiązujące od 15 ub. m. opłaty wwozowe od zbóż i przetworów zbożowych zostały znacznie podwyższone, wskutek czego wprowadzone w poprzednich tygodniach zniżki zostały prawie całkowicie cofnięte.

ESTONJA. Obniżone zostało z dn. 12 ub. m. cło na płytki izolacyjne wyrabiane ze słomy, torfu lub t. p. prostych materjałów.

FRANCJA. Parlament przyjął ustawę o pełnomocnictwach (Journal Officiel z 14. VIII. 36) uprawniającą rząd do wprowadzania zarządzeń celnych w drodze dekretów, zatwierdzanych przez parlament w terminach późniejszych. Projekt ustawy o cłach dodatkowych nie został natomiast przyjęty.

Dekret z dn. 8. VIII. 36 upoważnia rząd do stosowania wobec towarów marokkańskich importowanych do kolonij francuskich zwolnień od cła bądź zniżonych stawek celnych.

Uległa zmianie specjalna opłata od kawy. Wprowadzone zostały ułatwienia w zwalnianiu od t. zw. podatku importowego akcesoryj samochodowych.

Z dn. 1 października b. r. podwyższony będzie podatek od oleju orzechowego i rzepakowego.

W „Journal Officiel“ z dn. 18 ub. m. została ogłoszona nowa ustawa o uregulowaniu handlu pszenicą. Ustawa ta wprowadza opłatę 4 fr. od 100 kg pszenicy importowanej.

FRANCUSKIE POSIADŁOŚCI. — TUNIS. Z dn. 1 stycznia 1937 wejdą w życie nowe postanowienia o handlu produktami mleczarskiemi. W szczególności wymagane będzie znakowanie tych produktów nazwą kraju pochodzenia.

SYRJA — LIBAN. Dn. 31 lipca br. ogłoszone zostały nowe przepisy dotyczące wwozu i wywozu, w szczególności zaś opakowań i oznaczania towarów.

HOLANDJA. Z dniem 1 września 1936 r. przedłużony został na rok okres skontyngentowania wwozu następujących artykułów do Holandji:

	Okres bazowy	Ustawowy przydział
Materjały bawełniane bielone i niebielone	1931, 1933.	15% wagi brutto
Materjały bawełniane barwione, drukowane i tkane w kolorach	1929, 1930, 1931	20% „ „
Materjały wełniane i bawełniane	1929, 1930, 1931	30% „ „
Materjały pluszowe .	1931, 1932.	35% „ „
Tkaniny ze sztucznego jedwabiu	1931. 1932	30% „ „
Tkaniny lniane i półlniane	1930, 1931. 1932	50% „ „
Jedwab prawdziwy . .	1934.	100% „ „
Bielizna	1930, 1931.	20% „ „
Bielizna stołowa . . .	1929, 1930, 1931	30% „ „
Pończochy i skarpetki .	1930, 1931.	40% tuz. par.
Dywany	1930, 1931.	50% wagi brutto
Meble drewniane . .	1934.	50% „ „
Meble wiklinowe . . .	1934.	50% „ „
Rośliny	1930, 1931.	10% „ „

Ponadto przedłużono okres skontyngentowania dla potażu żrącego — bież. okres skontyngentowania: 1. IX. 36 — 1. II. 37 i okres bazowy: 1932, 1933, 1934; ustawowy przydział wynosi 100% wagi brutto z okresu bazowego.

Na uwagę zasługują następujące zmiany w warunkach skontyngentowania:

Meble drewniane: obecnie okres bazowy — 1934, ustawowy przydział — 50% wagi brutto; poprzednie — okres bazowy 1931, 1932, przydział ustawowy — 30%.

Meble wiklinowe: obecnie okres bazowy — 1934; poprzednio — 1931, 1932.

Dekretem z dnia 17 bm. skontyngentowany został wwóz do Holandji ceramiki ściennej niepolewanej.

Okres skontyngentowania: sześć miesięcy — 1. VIII. 36—31. I. 37. Okres bazowy: 1. I. 36—1. VII. 36.

Ustawowy przydział kontyngentu: 70% przywozu z okresu bazowego, przyczem za podstawę obliczenia przyjmuje się powierzchnię, przeznaczoną do polewania.

LITWA. Z dniem 8. VIII. 36 zostały wprowadzone zmiany do taryfy celnej w dziale 22 (cukier) i 110 (preparaty chemiczne).

ŁOTWA. Przy wyjeździe podróżujący mogą wywozić takie dewizy, które są wskazane w pozwoleniu Komisji Walutowej. Ponadto nie wolno wywozić łatów.

RODEZJA POŁUDN. W maju br. zgłoszony został wniosek o podwyższenie cel na rowery, motocykle i niektóre ich części, na baterje elektryczne, części mostów żelazne i stalowe, szablony papierowe oraz na filmy kinematograficzne.

RUMUNJA. Ministerstwo Przemysłu i Handlu dopuściło szereg nowych artykułów do obrotów kompensacyjnych, mianowicie:

Art. taryfy celnej 824:
Bandaże izolacyjne i inne materjały impregnowane służące do izolacji.

Art. taryfy celnej 825:
Dywany i chodniki kauczukowe, lub materjały kombinowane z kauczukiem.

Art. taryfy celnej 827:
Rurki i węże gumowe. Również kombinowane z kauczuku, materjału i metalu.

Art. taryfy celnej 829:
Opony do aut i motocykli.

Art. taryfy celnej 830:
Dętki do aut i motocykli.

Art. taryfy celnej 831:
Obuwie i kalosze gumowe.

Art. taryfy celnej 832:
Podeszwy, obcasy i podkowy gumowe lub kombinowane z materjałami zwykłemi.

Art. taryfy celnej 834:
Artykuły gumowe wulkanizowane do użytku technicznego i przemysłowego, zwykłe lub kombinowane z materjałami zwykłemi.

Art. taryfy celnej 835:

Artykuły gumowe wulkanizowane do użytku sanitarno - medycznego zwykłe lub kombinowane z metalami zwykłemi.

Z dn. 18. VIII. 36 ukazał się dalszy szereg artykułów dopuszczonych do obrotów kompensacyjnych, mianowicie:

Mąka kostna: z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 10% w dewizach wolnych.

Talk: z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 10% w dewizach wolnych.

Mąka grochowa.

Fornier: z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 15% w dewizach wolnych.

Wózki dziecinne, welocypedy trzykołowe, auta, drezyny, „hulajnogi" z warunkiem złożenia do dyspozycji Banku Narodowego 10% w dewizach wolnych.

Autopompy z urządzeniem do polewania ulic, autopolewaczki z urządzeniem kwalifikującem je do użytku przeciwpożarowego i autopolewaczki.

Stała opłata pobierana przy imporcie bawełny oraz przędzy bawełnianej i wigoniowej została podwyższona do 17,50 lei od 1 kg bawełny i 20,50 lei od 1 kg przędzy.

UNJA POŁUDN.-AFRYK. Dnia 3 lipca br. ogłoszono nowe zasady stosowane przy cleniu asfaltu, ciężkich olejów oraz żywicy i smoły ziemnej.

WIELKA BRYTANJA. Z dniem 6. 8. 36 r. została wprowadzona podwyżka stawek celnych na cegły.

Według informacyj urzędowych został wstrzymany clearing z Hiszpanją, przyczem awizo o wpłatach w funtach szterl. nie następuje, aż do czasu wyjaśnienia stosunków obecnych.

WŁOCHY. Ze względu na nieuregulowanie wymiany płatniczej z szeregiem krajów został wprowadzony obowiązek uzyskiwania pozwoleń wywozowych do wielu krajów, m. in. również do stosunku do eksportu z Włoch do Polski.

Pozwolenia są wydawane: 1) przy zapłacie z góry przez nabywcę zagranicznego, 2) przy otwieraniu nieodwołanej akredytywy, 3) przy odpowiedniem zaświadczeniu organizacji branżowej.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, POSZUKUJĄCE KONTAKTU Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Poważna firma w New Yorku interesuje się importem artykułów technicznych polskiego pochodzenia. E/21341/22/Kl.

Poważna firma w Bagdadzie obejmie przedstaw. wyrobów drzewnych, dykt, wyrobów żelaznych, emaljowanych i włókienniczych. E/21626/21/Kl.

Różnego rodzaju materjały biurowe, m. in. ołówki, spinacze i t. d. poszukiwane są przez firmę belgijską. P/21331/54/Sz.

Firma w Boliwji interesuje się zakupem czekolady gorzkiej i mlecznej. P/21361/64/60/Sz.

Firmy holenderskie zakupują różne artykuły sportowe. P/21656/54/Sz.

Firma francuska podjęłaby się przedstawicielstwa firm polskich na terenie Francji i jej kolonij na talerzyki i miseczki emaljowane. P/21022/3/R/Ro.

Firma szwedzka interesuje się objęciem przedstawicielstwa firmy polskiej zainteresowanej w wywozie beczek żelaznych o pojemności ca 200 l. dla nafty i podobnych produktów. P/21639/4L./Ro.

Firma pracująca na terenie Unji Południowo-Afrykańskiej pragnie nawiązać kontakt z polskimi eksporterami naczyń emaljowanych. P/21632/3B/Ro.

Firma w Kalkucie interesuje się importem z Polski blach cynkowych. — P/21841/3B/Ro.

Istnieją możliwości zbytu narzędzi ogrodniczych na terenie Indyj Brytyjskich. P/21973/44/Ro.

Firma szwajcarska ma zapotrzebowanie na skórzane podeszwy do obuwia „Commerz" czyli krupony oraz na podeszwy kauczukowe rodzaju „Continental". P/22109/31/58/M.

Fabryka rękawiczek w Sao Paulo pragnie importować z Polski skóry do wyrobu rękawiczek. Roczne zapotrzebowanie 1000-1500 tuz. skór. P/22137/58/M.

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

Przemysł i handel rybny na Wybrzeżu

POŁOWY MORSKIE W SIERPNIU.

Połowy sierpniowe na wodach Bałtyku i Północnego Morza dały ogółem 683.440 kg ryb o wartości łącznej 338.208 zł w tem połowy Morza Północnego dały 514.300 kg wartości 257.150 zł, połowy przybrzeżne Bałtyku 169.140 kg o wartości 81.058 zł.

Połowy przybrzeżne pozostały na niskim poziomie, charakterystycznym dla sierpnia ub. roku (VIII 1935: 168.820 kg) jednak wartość połowów jeszcze spadła o blisko 20%, mimo, że wskaźnik ogólny cen i ceny solonej ryby już się zaczęły podnosić. (VIII 1935: wartość połowu: 100.927 zł). Spadek cen na rybę świeżą z przybrzeżnych połowów był niewątpliwie jednym z czynników hamujących rozwój letniego rybołówstwa. Dalszy spadek tych cen przy ogólnem wznoszeniu się wskaźnika cen posta-

wiłby nasze rybołówstwo przybrzeżne o ile poza sezonem szprotowym ma ono utrzymywać się nadal z rybołówstwa, w katastrofalnem położeniu. Z różnych, częściowo niezrozumiałych przyczyn ludność nie dochodzi do konsumpcji nawet niezwykle taniej ryby.

Należy wątpić, czy samo rybołówstwo śledziowe Morza Północnego pomyślnie się rozwijające i pokrywające dotąd 10 procent naszego zapotrzebowania na śledzie solone może być uważane za jedyne rozwiązanie zagadnienia wyjścia naszego rybołówstwa na pełne morze.

Znaczenie tak ekonomiczne jak i dla wyszkolenia tych połowów Morza Północnego jest niewątpliwie bardzo duże, jednak zupełne zahamowanie konsumpcji świeżej ryby morskiej działa bardzo niekorzystnie na proces wychodzenia naszego rybołówstwa na pełne wody Bałtyku. Połowy Bornholmskie, oraz w Kategacie — dorszy, płastug i makreli, oraz śledzików stanowią ogniwo łączne i nawet przygotowawcze do połowów nie tylko Morza Północnego, ale i wód Północnych wogóle.

Brak powodzenia tych połowów bałtyckich na skutek słabej konsumpcji świeżej ryby w kraju nie jest obojętny dla wszystkich pionierów połowów dalekich, oraz dla rybaków przybrzeżnych, którzy przez intensyfikację połowów zimowych szprota dochodzą do powiększania rozmiarów kutrów i zwiększania siły ich motorów.

Podział połowów na poszczególne miejscowości wysuwa na pierwsze miejsce Hel: 51.690 kg o wartości 16.673 zł. Drugie miejsce zajmuje Gdynia: 48.050 kg — 16.596 zł. Dalej idzie okręg Pucki: 30.700 kg — 20.460 zł. miejscowości od Jastarni do W. Wsi: 20.900 kg—20.923 zł. Najmniejsze zaś ilości dał okręg od Chłapowa do Karwi: 12.300 kg — 4.206 zł. Poza wodami przybrzeżnemi złowiono 5.500 kg makreli z czego sprzedano w Danji 4.025 kg.

Największym odbiorcą połowów przybrzeżnych to rynek miejscowy, który spotrzebował: 89.633 kg o wartości 41.393 zł. wędzarnie miejscowe zakupiły: 53.950 kg — 31.264 zł, a do Gdańska wysłano: 21.550 kg — 6.791 zł. (Dane statystyczne Morsk. Urz. Ryback.)

Względem sierpnia ub. roku spadły połowy storni — o 20%, zimnic o 80%, skarpi o 60%, węgorzyc (kwapów) o 50%, okoni o 85%, zwiększyły się połowy przedewszystkiem wątłuszy (dorszy) o blisko 300%. flądder — gładzic — o tyleż prawie, śledzików o 150%, makreli połów zwiększył się dziesięciokrotnie przy niezwykłym spadku ceny z 2 zł na 0,40 zł za kg. Połowy węgorzy, szczupaków i płoci pozostały prawie bez zmiany.

Połowy przybrzeżne utrzymały się w sierpniu na poziomie zeszłorocznym. Z poszczególnych gatunków przypadło na: (ilość podano w kg, wartość za jeden kg w groszach podano w nawiasie):

Troć 300 (400), płastugi: stornia 82.510 (30), zimnica 2.520 (20), gładzica: 4.150 (30), skarp 3.110 (60), śledzie 1.950 (25), węgorze 14.900 (180), dorsze 43.280 (25). węgorzyce 3.830 (30), makrele 5.500 (40), szczupaki 5.170 (180), okonie 650 (50), płocie 1.270 (30).

KRONIKA

— **OBROTY PORTU RYBACKIEGO W SIERPNIU.** Przywóz towarów rybnych do Gdyni w miesiącu sierpniu br. wykazał dwukrotny wzrost w stosunku do poprzedniego miesiąca (tj. lipca br.) przekraczając równocześnie cyfry sierpnia ubiegłego roku.

Ogółem (prócz połowów przybrzeżnych) dowieziono: 4.580 ton towarów rybnych, z czego 4.200 ton przypada na port rybacki, a 380 ton na port handlowy.

Do portu rybackiego zawinęło 14 statków (w liczbie tej tylko jeden statek pod polską banderą). I tak śledzie solone importowane: z Anglji, szkockie: 11.455/1 oraz 6.451/2 beczek waga 2.547 ton na 8 statkach. Z Norwegji na 2 statkach: 3.142/1 i 834/2 o wadze 569 ton. oraz tranu 35 ton, i klipfisze 200 kg. Z Islandji: matjesy: 3.179/2 i 500/2 — 549 ton na 1 statku. Z Finlandji: matjesy islandzkie: 200/1 i 400/2 — 84 ton. Z Holandji śledzie solone z polskich połowów „Mewy": 3.700 kantjes o wadze 592 ton na 2 statkach, oraz śledzie świeże w lodzie importowane 24 ton.

Do portu handlowego z drobnicą towaru rybnego zawinęło 29 statków — w tem 5 polskich. Z Niemiec 9 statków: 60 ton świeżych śledzi w lodzie, tranu 7.440 kg, konserw 1.590 kg, inne ryby 390 kg. Z Finlandji 1 s/s 15 ton śledzi solonych, z Anglji 1 s/s z 2.160 kg kleju rybnego, z Łotwy 2 s/s 1.190 kg konserw rybnych, ze Szwecji 2 s/s z 2.330 kg konserw rybn., z Portugalji 1 s/s z 5.830 kg konserw. z Belgji 2 s/s z 2.720 kg konserw, z Danji 1 s/s z 3.170 kg konserw, z Norwegji 6 s/s z 133.470 kg tranu, inne ryby 1.140 kg, z Holandji 3 s/s z 78.590 kg śledzi solonych, oraz tranu 44.890 kg.

Z portu rybackiego wysłano 165 wagonów ze śledziami solonemi, w tem 9 do Gdańska i 3 do Czechosłowacji, resztę zaś do kraju. (Kom. Portu Ryb.)

— **EKSPLOATACJA NOWEJ CHŁODNI ŚLEDZIOWEJ PORTU RYBACKIEGO W GDYNI.** 10 sierpnia została oddana częściowo do użytku nowa chłodnia śledziowa portu rybackiego w Gdyni. Zajęto pod śledzie zrazu parter. Już w połowie bm. cały parter i piętro nowej chłodni były zapełnione towarem.

Oddanie do użytku drugiego i trzeciego piętra nastąpić ma w październiku bieżącego roku.

Jak wiadomo, chłodnia obliczona jest na dobudowę czwartego i piątego piętra. Silne natychmiastowe wykorzystanie chłodni po oddaniu jej do użytku świadczy o konieczności dobudowania wyższych pięter w przyszłym roku zawczasu: tak, ażeby służyć one mogły już składowaniu pierwszych letnich matjasów.

— **NOWA FIRMA ŚLEDZIOWA W PORCIE RYBACKIM W GDYNI.** Dogodne warunki dla pracy stworzone w porcie rybackim w Gdyni, przyciągają tu coraz to nowe firmy importu śledzi i handlu rybą morską. Ostatnio rozpoczęła pracę firma Herman Mathiesen & Co — Sp. z ogr. odp. Biura firmy mieszczą się w Magazynie Śledziowym tuż obok Urzędu Celnego. Kierownikiem firmy jest p. Renecki. Firma jest nastawioną na import śledzi solonych, mrożonych i świeżych z Norwegji przedewszystkiem, mając równocześnie zamiar prowadzenia eksportu niektórych artykułów do Norwegji (konserwy ogórkowe itp.)

WYDAWNICTWA

„POLSKA — WĘGRY“.

Pod powyższym tytułem ukazało się ostatnio wydawnictwo, poświęcone stosunkom polsko-węgierskim. W wydawnictwie tem, opracowanem pod redakcją p. Karola Huszara, b. premjera Rządu Węgierskiego przez wybitnych przedstawicieli społeczeństwa polskiego i węgierskiego, zamieszczone są prace, obrazujące objektywnie całokształt stosunków polsko - węgierskich gospodarczych, kulturalnych i politycznych. Dzieło to przedstawia wielką wartość i byłoby wysoce pożądanem, aby jak najszersze sfery gospodarcze zapoznały się z niem i dzięki temu mogły rozwinąć bardziej ożywione stosunki handlowe z tym krajem.

Wydawnictwo jest do nabycia pod następującym adresem: p. Arthur Török, Warszawa, Nowy Świat 62 m. 6. Cena egzemplarza zbroszurowanego zł 60,—, opraw. w karton zł 80.—, oprawnego w płótno zł 100.—.

Regularne linje Gdyni

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		A. Porty wód europejskich		
		FINLANDJA		
s/s CIESZYN*	28. 9.	**Helsinki, Kotka (w miarę potrzeby)**	s/s CIESZYN*	30. 9.
s/s CAPELLA*	5. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	7. 10.
—		**1) Helsinki, Kotka, Viipuri**	s/s PITEA l. s. ok.	2. 10.
		2) Turku, Helsinki, Viipuri	s/s JOH. C. RUSS l. s.	9. 10.
		(Lenczat & Co, Sp. z o. o.) co tydzień		
		ZWIĄZEK SOWIECKI		
s/s MEKNES*	3. 10.	**Leningrad** *Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	29. 9.
		ESTONJA		
s/s CIESZYN*	28. 9.	**Tallinn**	s/s CIESZYN*	30. 9.
s/s CAPELLA*	5. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)* co tydzień	s/s CAPELLA*	7. 10.
—		**Tallinn** *(Rothert & Kiłaczycki)* co 2 tygodnie	s/s JÄRVAMAA	30. 9.
			s/s KODUMAA	14. 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	**Tallinn** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 — 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		ŁOTWA		
s/s LEANDER* (via Bremen)	29. 9.	**Ryga** *(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEANDER*	29. 9.
s/s MINOS* lub subst.	6. 10.	co tydzień	s/s MINOS* lub subst.	6 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	**Ryga** *(F. G. Reinhold Ltd.)* co 3 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
s/s ANNA GRETA	27. 9. 11. 10.	**Ryga — Liepaja** *(Żegluga Polska S. A.)* co 1—2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	30. 9. 14. 10.
		LITWA		
s/s ANNA GRETA	27. 9. 11. 10.	**Kłajpeda — Memel** *(Żegluga Polska S. A.)* co 2 tygodnie	s/s ANNA GRETA	30. 9. 14. 10.
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		SZWECJA		
		Stockholm — Norrköping		
s/s RUNA	4. 10. 18. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 14 dni	s/s RUNA	7. 10. 21. 10.
		Stockholm — Kalmar		
s/s MARIEHOLM*	8. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 8—10 dni	s/s MARIEHOLM*	8. 10.
		Ahus, Malmö, Halmstad, Helsingborg, Göteborg		
s/s IWAN	12/13. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s IWAN	12/13. 10.
s/s BLENDA	4. 10. 18. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s BLENDA	7. 10. 21. 10.
		Helsingborg, Malmö, Göteborg		
s/s EGON s/s LIBAU	5. 10. 12. 10.	*(Behnke & Sieg, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s EGON s/s LIBAU	5. 10. 12. 10.
		NIEMCY		
		Hamburg		
s/s E. RUSS l. s. s/s HINRICH l. s. s/s TCZEW	29. 9. 3. 10. 6. 10.	*(Pool: 3 niemieckie towarzystwa i S. A. Żegluga Polska)* *Maklerzy: F. Prowe i Żegluga Polska* 2 razy w tygodniu	s/s E. RUSS l. s. s/s HINRICH l. s. s/s TCZEW	29. 9. 3. 10. 6. 10.
		Bremen		
s/s LEANDER* l. subst. s/s MINOS* lub subst.	29. 9. 6. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)* co tydzień	s/s LEANDER* l. subst. via Ryga s/s MINOS* lub subst.	29. 9. 6. 10.
		DANJA		
		Kopenhaga		
s/s SLEIPNER	30. 9. 7. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co tydzień	s/s SLEIPNER	1. 10. 8. 10.
		Kopenhaga		
s/s MEKNES*	29. 9.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
		Kopenhaga		
m/s PIONIER I	ok. 8. 10.	*(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	m/s PIONIER I	ok. 11. 10.
		Odense — Aarhus		
m/s ERNA	5. 10. 19. 10.	*(F. G. Reinhold Ltd.)* co 2 tygodnie	m/s ERNA	5. 10. 19. 10.
		NORWEGJA		
		Wschodnio - norweskie porty: Oslo, Moss, Drammen i inne		
m/s BATAVIA	5. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 1—2 tygodnie	m/s BATAVIA	5. 10.
		Zachodnio - norweskie porty: Stavanger — Bergen — Trondheim i inne		
s/s URSA s/s JAEDEREN	6. 10. 20. 10.	*(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2—3 tygodnie	s/s URSA s/s JAEDEREN	12. 10. 26. 10.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
		WYSPY BRYTYJSKIE		
		Londyn		
s/s LECH*	4. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LECH*	8. 10.
s/s BALTROVER*	11. 10.	co 2 tygodnie	s/s BALTROVER*	15. 10.
		(Pol. Zjedn. Korp. Bałtycka)		
		co 2 tygodnie		
		Hull		
s/s LUBLIN*	4. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*	s/s LUBLIN*	8. 10.
s/s LWÓW*	11. 10.	co tydzień	s/s LWÓW*	11. 10.
		Manchester/Liverpool		
		(F. G. Reinhold, Ltd.)		
s/s KATHOLM	10/12. 10.	co 1—2 tygodnie	s/s KATHOLM	10/12. 10.
		Leith/Grangemouth		
STATEK	3. 10.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	STATEK	3. 10.
		co tydzień		
		Bristol		
		(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)		
s/s WESER	ok. 28. 9.	co miesiąc	s/s WESER	ok. 28. 9.
		HOLANDJA		
		Amsterdam		
s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.	*(F. G. Reinhold, Ltd.)*	s/s ARIADNE lub subst.	30. 9.
s/s IRENE lub subst.	7. 10.	co tydzień	s/s IRENE lub subst.	7. 10.
		Rotterdam		
s/s PUCK	6. 10.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s CHORZÓW	30. 9.
s/s CHORZÓW	13. 10.	co tydzień	s/s PUCK	7. 10.
s/s LEDA lub subst.	3. 10.	*(Aug. Wolff, Sp. z o. o.)*	s/s LEDA lub subst.	3. 10.
s/s NEREUS lub subst.	9. 10.	1—2 razy w tygodniu	s/s NEREUS lub subst.	9. 10.
s/s BUSSARD	1. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	1. 10.
s/s BUTT	12. 10.	co 10—11 dni	s/s BUTT	12. 10.
s/s WIBORG	16/18. 10.	*(Lenczat i Ska z o. o.)*		
		co 20 dni	s/s WIBORG	16/18. 10.
		BELGJA		
		Antwerpja		
s/s HEL	29. 9.	*(Żegluga Polska, S. A.)*	s/s HEL	30. 9.
s/s ŚLĄSK*	6. 10.	co tydzień	s/s ŚLĄSK*	7. 10.
s/s BUSSARD	1. 10.	*(Ferd. Prowe, Sp. z o. o.)*	s/s BUSSARD	1. 10.
s/s BUTT	12. 10.	co 10—11 dni	s/s BUTT	12. 10.
—		*(Rummel & Burton)*	—	
		co 3 tygodnie		
		Antwerpja		
s/s JÄRVAMAA	2. 10.	*(Rothert & Kiłaczycki)*	—	
		FRANCJA		
s/s WARSZAWA*	6. 10.	**Havre/Cherbourg**	s/s WARSZAWA*	9. 10.
	20. 10.	*(Polsko - Bryt. Tow. Okrętowe)*		23. 10.
		co 2 tygodnie		

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów		KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	
s/s MEKNES*	29. 9.	**Havre** *(Polska Agencja Morska)* co 2 tygodnie	s/s MEKNES*	3. 10.
s/s HALFDAN	4. 10.	**Dunkerque — Havre La Pallice — Bordeaux** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s HALFDAN	5. 10.
		HISZPANJA — PORTUGALJA MAROKKO — ALGIER — ITALJA		
s/s AUG. SCHULTZE	9. 10.	**Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan — Mogador— Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir — Villa Alhucemas — Tetuan — Fedhala** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE	9. 10.
—		**Porty Sycylji** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2 tygodnie	—	
m/s SCANIA	5/6. 10.	**Malaga — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo** *(Bergenske Baltic Transports, Ltd.)* co 2 tygodnie Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres	—	
—		**Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles** *(F. G. Reinhold, Ltd.)* co miesiąc	—	
		PORTY LEWANTU		
m/s NORDLAND* m/s BIRKALAND*	30. 9. ok. 14. 10.	**Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa** *(Polska—Lewant, Agencja Okrętowa)* co 1—2 tygodnie	m/s NORDLAND* m/s BIRKALAND* m/s HEMLAND	1/2. 10. 16/17. 10. 26. 10.
—		**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth** *(Rummel & Burton)* co 3 tygodnie	—	
m/s SARMACJA	ok. 22. 10.	**Alexandria, Jaffa, Haifa, Beyrouth, Saloniki** *(Rothert & Kilaczycki Sp. z o. o.)* co miesiąc	m/s LEWANT	29/30. 9.

Przyjazdy do Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów	KRAJE I PORTY Agenci linij w Gdyni	Odjazdy z Gdyni *) oznacza statki, mające miejsca dla pasażerów
	B. Porty dalsze	
m/s PIŁSUDSKI* 29. 9. m/s BATORY* 15. 10. m/s PIŁSUDSKI* 27. 10.	**New York — Halifax** *(Gdynia — Ameryka L. Ż.)* co 2—4 tygodnie	m/s PIŁSUDSKI* 6. 10. m/s BATORY* 22. 10. m/s PIŁSUDSKI* 16. 11.
s/s ARGOSY* 5. 10. s/s SCANSTATES* 10. 10. s/s SCANMAIL* 17. 10.	**Nowy York (New York) — Filadelfja (Philadelphia)** *(American Scantic Line)* co tydzień	s/s SCANPENN* 29. 9. s/s CLIFFWOOD 6. 10. s/s ARGOSY* 13. 10.
s/s AUG. SCHULTZE 9. 10.	**Wyspy kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	s/s AUG. SCHULTZE 9. 10.
m/s PEDRO CHRISTOPHERSEN 15. 10.	**Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	m/s LIMA 30. 9./2. 10.
s/s EQUATOR 28. 9. s/s AURA 13. 10.	*(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co 2 tygodnie	m/s PARA 2. 10. s/s MERCATOR 16. 10. s/s NAGU koniec 10.
s/s PUŁASKI* 9. 11. s/s KOŚCIUSZKO 12. 12.	*(Rothert & Kiłaczycki)* co 6 tygodni	s/s KOŚCIUSZKO* 20. 10. s/s PUŁASKI* 18. 11.
m/s KLIPPAREN 22. 10.	**Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques** *(Bergenske Baltic Transports Ltd)* co miesiąc	—
—	**Port Said — Penang — Port Swettenham — Singapore — Hongkong — Shanhai — Kobe — Yokohama (Takao Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen i Osaka)** *Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 3 tygodnie	s/s ANTILOCHUS 17. 10. s/s TITAN 14. 11.
—	**Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co miesiąc	—
	PORTY GULFU	
m/s STUREHOLM 8. 10. m/s TORTUGAS 17. 10.	**Houston, Galveston, New Orleans** *(Bergenske Baltic Transports Ltd.)* co 3—10 dni na wejściu co miesiąc na wyjściu	m/s BRAHEHOLM ok. 19. 10.
s/s CITY OF OMAHA 2. 10. s/s HYBERT 27. 10.	*Polska Agencja Morska (P. A. M.)* co 2—4 tygodnie	s/s CITY OF OMAHA 2. 10. s/s HYBERT 27. 10.
—	**Porty Australji** *(Polska Agencja Morska (P. A. M.)*	—

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianie bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

30 września:

m/s NORDLAND lin. z portów Lewantu dla wy- i załadowania, Pol.-Lewant.
m/s LIMA lin. po ład. do Południowej Ameryki, PAM.
s/s SLEIPNER lin. z Kopenhagi dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s HILDA po węgiel, MEW.
s/s UMLAZI po węgiel, PAM.
s/s HENRY TEGNER po drzewo, PAM.
s/s SIGULDA po węgiel, Bergenske.

1 października:

s/s BUSSARD lin. z Antwerpji i Rotterdamu dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s POMARON po węgiel, Behnke & Sieg.
s/s ARNIS po węgiel, PAM.
s/s VIKING po węgiel, PAM.

2 października:

m/s PARA lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s CITY OF OMAHA lin. z portów Gulfu (zatoki Meksykańskiej) dla wy- i załadowania, PAM.
s/s TRUDE SCHUNEMANN ze złomem, PAM.

3 października:

s/s ARGOSY lin. z N. Yorku via Kopenhaga tylko dla wyładowania, Amer. Scantic Line.
s/s MEKNES lin. z Leningradu w drodze do Havre via Kopenhaga, PAM.
s/s LEDA lub subst. lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s HINRICH lub subst. z Hamburga dla wy- i załadowania, Prowe.
s/s DEKABRIST z rudą, Pantarei.
s/s HAFNIA po węgiel, PAM.

4 października:

s/s RUNA lin. z portów wsch. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s BLENDA lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, PAM.
s/s HALFDAN lin. z portów francuskich via Kopenhaga dla wy- i załadowania, Reinhold.
s/s LECH lin. z Londynu tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Hull tylko dla wyokręt. pasażerów i wyładowania, Polbrit.

5 października:

m/s SCANIA lin. z portów zachodnio-śródziemnomorskich tylko dla wyładowania, Bergenske.
m/s BATAVIA lin. z portów wsch. norweskich dla wy- i załadowania, Bergenske.
s/s CAPELLA lin. z Helsinek/Tallinna dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s EGON lin. z portów zach. szwedzkich dla wy- i załadowania, Behnke & Sieg.
m/s ERNA lin. z Aarhus/Odense dla wy- i załadowania, Reinhold.

6 października:

s/s CLIFFWOOD lin. z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku, A. Sc. Line.
m/s PIŁSUDSKI lin. z N. Yorku z pocztą, pasaż. i towarami, G. A. L. Ż.
s/s WARSZAWA lin. z Havre/Londynu powrotny po emigrantów, Polbrit.
s/s MINOS lin. lub subst. z Rygi i Bremy dla wy- i załadowania, Wolff.
s/s TCZEW lin. z Hamburga dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s URSA lin. z portów zach. Norwegji tylko dla wyładowania, Bergenske.
s/s LECH lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Londynu, Polbrit.
s/s LUBLIN lin. z Gdańska po ładunek i pasażerów do Hull, Polbrit.
s/s ŚLĄSK lin. z Antwerpji dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.
s/s PUCK lin. z Rotterdamu dla wy- i załadowania, Żegluga Polska.

KRONIKA.

PRZED SEZONEM IMPORTU TOWARÓW GWIAZDKOWYCH.

Jak będzie kształtował się w nadchodzącym sezonie świątecznym import towarów gwiazdkowych, trudno jest już dzisiaj coś konkretnego powiedzieć. Jedno jest pewne, że przywóz najgłówniejszych artykułów jak orzechów, migdałów, fig, rodzynek, daktyli i niektórych owoców południowych świeżych nie będzie w nadchodzącym sezonie tak łatwy, jak to wyobrażają sobie importerzy. Podczas, gdy w latach ubiegłych, import odnośnych towarów był chociaż nie w stu, to przynajmniej w 60 lub 70 proc. unormowany, to w roku bieżącym jest on tak skomplikowany i zagmatwany, że tylko jednostki orjentują się jeszcze w całokształcie tego importu. O ile w latach ubiegłych znane były importerom warunki importu tych artykułów, polityka kontyngentowa oraz w głównych zarysach wysokość kontyngentów przywozowych na poszczególne towary i kraje, to w tym roku konkretnych informacyj importerzy w tym względzie nie posiadają. Nikt nie wie bowiem z góry z jakiego kraju są regularne kontyngenty przywozowe a z jakiego jednorazowe względnie ad hoc uruchomione. Brak regularnych kontyngentów przywozowych oraz ustalonych warunków importu, chociażby tylko na pewien okres czasu, uniemożliwia większości importerom uzyskanie w odpowiedniej ilości i na czas pozwoleń przywozowych na dane artykuły oraz uskutecznienie zakupu towarów za granicą w najkorzystniejszym okresie.

Powyższy stan rzeczy naraża większość firm importowych na poważne straty, uniemożliwia normalną obsługę klientów. Odbija to się naturalnie na konsumentach, albowiem importerzy starają się straty swe wkalkulować w inne towary spożywcze.

Dla uchronienia importerów od strat wskutek późnego otrzymania pozwolenia przywozu na ten lub inny towar gwiazdkowy który pociąga za sobą opóźnienie dostawy danego artykułu, należy uregulować chociaż tylko na okres przedświąteczny import towarów gwiazdkowych i jak najrychlej poinformować dokładnie importerów o warunkach importu odnośnych artykułów.

Ze swej strony zaznaczamy już, że import towarów gwiazdkowych z Turcji, Italii, Rumunji, Jugosławji i Hiszpanji może odbywać się jedynie w clearingu a z Grecji, Francji, Portugalji i U. S. A. w ramach kontyngentów przywozowych, bądźto ustalonych, bądź też ad hoc uruchamianych.

UKŁAD TOWAROWY POLSKO - WŁOSKI.

Podajemy do wiadomości firm importowych, że dnia 14 września br. zawarta została umowa polsko - włoska, regulująca obrót towarowy między Polską i Włochami. Przywóz towarów włoskich do Polski uzależniony jest od złożenia przez importera polskiego w urzędzie celnym świadectwa rozrachunkowego na przywóz, stwierdzającego wypełnienie warunków przewidzianych przy kontroli obrotu towarowego polsko - włoskiego, stosownie do obwieszczenia Ministra Skarbu z dnia 18 września br. Niezależnie od świadectwa rozrachunkowego, importer polski winien przy odprawie celnej przedłożyć wszelkie dokumenty, wymagane przez obowiązujące u nas przepisy reglamentacyjne jak np. pozwolenie przywozu, zezwolenie weterynaryjne itp.

Świadectwa rozrachunkowe na przywóz wystawia Komisja Obrotu Towarowego i wydaje je importerom za pośrednictwem Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego (Zahan) w Warszawie względnie delegatów Zahanu przy Izbach Przemysłowo - Handlowych.

Zwracamy uwagę importerom towarów gwiazdkowych oraz owoców południowych, aby jak najrychlej postarali się o „Tymczasowe informacje importowe dla importerów towarów włoskich do Polski", które nabyć można w Polskiem Towarzystwie Handlu Kompensacyjnego lub w jego delegaturach.

DOWÓZ NIEKTÓRYCH TOWARÓW KOLONJALNYCH I OWOCÓW DO GDYNI W OSTATNICH MIESIĄCACH.

Dowóz towarów kolonjalnych i owoców południowych do Gdyni drogą morską przedstawia się w ostatnich 3-ch miesiącach jak następuje:

NAZWA TOWARÓW	w czerwcu ton	w lipcu ton	w sierpniu ton	od 1 1.— 31. 8. br. ton
kawa surowa	764,2	243,8	709,5	4128
herbata	79,8	54,8	89,5	739.2
ziarno kakaowe	937.3	191,8	290.1	3642,7
korzenie	106,8	72,8	120,7	789,3
orzechy i migdały	3,1	8,1	13,4	288,4
owoce susz. i świeże	2827,6	1893.3	818.3	30475,2

Import owoców świeżych południowych w okresie od 14 — 20 IX. br. wynosił drogą morską 665,5 ton. W ilości tej mieszcza się cytryny, pomarańcze i banany niedojrzałe.

ZAPASY TOWARÓW KOLONJALNYCH W GDYNI.

Według obliczeń z dnia 20 września br. w składach celnych w Gdyni zalega od dłuż-

szego czasu dużo towarów kolonjalnych, jak kawa, herbata, korzenie, figi, rodzynki, śliwki suszone itp., które z powodu braku pozwoleń przywozu nie mogą być wpuszczone do kraju. Największe zapasy, nie pokryte pozwoleniami przywozu, są w kawie, herbacie i pieprzu. I tak: kawy zalega około 3.000 worków wagi około 180,000 kg, herbaty około 40 ton, a pieprzu 80 ton.

ZAPASY ZIARNA KAKAOWEGO.

W składach celnych w Gdyni znajduje się przeszło 13,700 worków ziarna kakaowego wagi około 900 ton, które nie mogą być odprawione przez Urząd Celny z powodu braku pozwolenia przywozu. Niektóre partje zalegają w Gdyni już od sierpnia ub. roku.

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Sytuacja na gdyńskim rynku towarów kolonjalnych jest bez zmiany w stosunku do poprzedniego okresu. Ceny utrzymane są nadal na bardzo wysokim poziomie, szczególnie na kawę brazylijską, herbatę, masło i ziarno kakaowe.

Pomimo, że w składach celnych w Gdyni zalegają duże zapasy kawy, herbaty i ziarna kakaowego, nie ma na razie widoków upłynięcia tych zapasów do kraju, ze względu na brak pozwolenia przywozu.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

Trzecia dekada września br. na gdyńskim rynku owocowym nie notuje żadnych transakcyj.

Zapasy pomarańcz kalifornijskich nie znajdują zainteresowania. Tendencja na ten artykuł raczej zniżkowa.

Brak obecnie na rynku cytryn włoskich. Spodziewane są natomiast transporty z nowych zbiorów.

Ceny cytryn na rynku włoskim wysokie.

Z powodu braku zainteresowania żadne z przedsiębiorstw aukcyjnych nie urządziło w tym czasie przetargu.

OCZEKIWANE TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONJALNYCH.

Oczekiwany transport bananów.

Dnia 28 bm. s/s „Baltrover" i 2 października br. s/s „Bussard" przywiozą do Gdyni 31 tysięcy kg bananów jamajskich z Londynu. Odbiorcami tych partyj towaru są firmy: — Józef Fetter i Polskie Towarzystwo dla Handlu Bananami w Gdyni.

Cytryny włoskie.

Dnia 17 bm. s/s „Uffe" nadszedł do Gdyni transport w ilości 4.600 skrzyń cytryn włoskich „Verdelli", który złożony został w magazynach firmy „Pantarei".

Cytryny syryjskie.

s/s „Lewant", który przybył do Gdyni dnia 27. bm. przywiózł 2.700 skrzyń cytryn syryjskich dla firmy S. Mehler w Gdyni.

Pomarańcze portugalskie.

s/s „Lech" wyładował dnia 11 bm. 500 skrzyń pomarańcz portugalskich dla firmy S. Mehler w Gdyni.

Dla tej samej firmy przywiózł s/s „Baltrover" dalszy transport pomarańcz portugalskich, w ilości 499 skrzyń.

Pomarańcze z Kolonij Portugalskich.

W niedzielę dnia 27 b. m. nadszedł do Gdyni pierwszy transport pomarańcz z Kolonij Portugalskich. Z powyższego transportu, który ma liczyć około 3,400 skrzyń — 2,454 skrzyń przeznaczonych jest dla firmy S. Mehler w Gdyni.

Pomarańcze kalifornijskie.

Zapowiedziany przez nas w ostatnim numerze transport pomarańcz kalifornijskich nadszedł do Gdyni s/s „Canada" dnia 17 bm. Wspomniany transport liczy 16.216 skrzyń i został składowany w Chłodni.

Owoce suszone.

Dnia 27. b. m. nadeszło z Palermo s/s „Lewant" 6.000 skrzynek sułtanek włoskich. Tym samym statkiem nadejdzie do Gdyni 60 worków fig tureckich.

KRONIKA ZAGRANICZNA

Turcja.

Notowane w ostatnim numerze transakcje na sułtanki tureckie wyrażały się cyfrą 4.700 ton. Cyfra ta obecnie wzrosła do 8,610 ton.

Zauważyć się daje pewien spadek cen na ten artykuł:

za 100 kg

	cif porty kontynentu	cif porty angielskie
typ 7—13	Ltq 14.—	sh. 23.—
typ 8—14	Ltq 15,—	sh. 24,9
typ 9—15	Ltq 16.—	sh. 27,—
typ 10—16	Ltq 19,5	sh. 32,6
typ 11—17	Ltq 21,5	sh. 36.—

Zainteresowanie w stosunku do roku ubiegłego bardzo słabe.

W tym samym czasie roku ubiegłego dokonano transakcyj na około 16,000 ton sułtanek. Mimo słabego zainteresowania ceny, stosunkowo do dwóch lat ubiegłych, wysokie z lekką tendencją zwyżkową.

Zbiory tegoroczne oblicza się na około 70,000 ton. —

Nowe zbiory fig cieszą się silnem zainteresowaniem i bez trudności znajdują odbiorców za granicą. Każda partja, jaka pokaże się na rynku zostaje natychmiast zakupiona.

Ceny na ten artykuł kształtują się 8,75 do 10, — Ltq za 100 kg cif porty kontynentu.

Dotychczas dokonano transakcyj na około 3.000 ton.

Spodziewane tegoroczne zbiory orzechów laskowych wyniosą ca 3.000.000 worków.

Sytuacja w Hiszpanji spowodowała, że zainteresowano się silniej rynkiem tureckim w ogóle.

Wyspy Kanaryjskie.

Dnia 12 bm. załadowano w Las Palmas na s/s „Tenerife“ do Hamburga nowe partje bananów. Z pośród dalszych partyj, jakie ładowano jedna przeznaczona jest dla Gdyni.